

8. 交通安全・無電柱化・道路保全

公共交通安全事業

既存道路において、事故が多発し、緊急に交通安全の確保する必要がある箇所について、公安委員会と連携し、交通安全施設等を整備していきます。

- 歩道、交差点改良、自転車利用環境等
- 道路標識、防護柵、道路照明、視線誘導標等

主要施策

■ 事故危険箇所での集中的対策

幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施します。

■ あんしん歩行エリアの整備

市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等の通行経路の安全性が、歩行者等を優先する道路構造等によって確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進します。

基本方針

- ① 幹線道路の事故削減対策の科学的、集中的実施
- ② 生活道路を中心とした歩行者・自転車安全対策の総合的实施
- ③ 通学路における歩道整備の推進



国道507号(八重瀬町伊覇) 公共交通安全事業

平成31年5月に発生した滋賀県大津市において、集団で歩道を通行中の園児らが死傷した交通事故を受け、未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全の確保のため、合同点検を実施し、危険箇所に対して、安全対策を行っております。



対策前

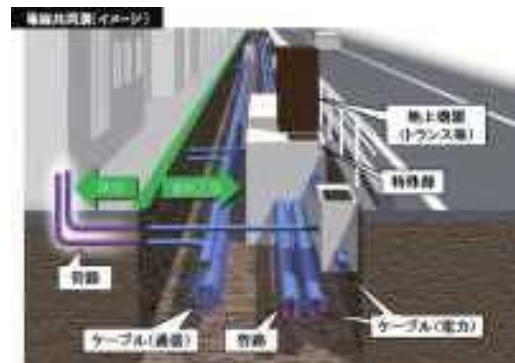


対策後

那覇糸満線(那覇市末吉)公共交通安全事業

無電柱化推進事業

無電柱化推進事業では、安全で快適な歩行空間の確保、都市災害の防止、情報ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等を目的として、電線共同溝などの整備を進めています。特に沖縄県は、台風による電柱の倒壊で道路交通ネットワークや情報通信ネットワークの遮断、停電が発生するといった危険があり、無電柱化の推進は防災の観点からも重要となっております。



(出典：国土交通省ホームページ)



平良城辺線(宮古島市城辺) 平成 15 年台風 14 号で倒壊した電柱



県道39号線国際通り(那覇市久茂地) 無電柱化推進事業

道路防災保全事業

既存道路において、既存の施設をそのまま放置すれば、交通に支障を及ぼす恐れのある箇所について、災害等の発生を未然に防ぐための事業です。



対策前



対策後

南風原知念線(南城市玉城糸数) 災害防除

災害防除

道路法面や擁壁、トンネル等、危険な兆候をきたしている箇所について、対策を行います。

道路の整備

道路補修

舗装の性能を一定水準以上に保つよう、舗装面の状態に応じ、部分的な穴埋めを行ったり、面的な打ち替えを行っています。



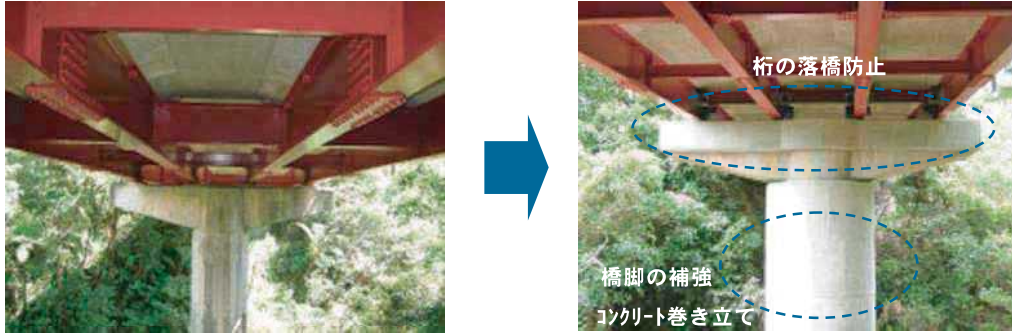
対策前



対策後

橋りょう補修

橋梁の老朽化や塩害等による劣化損傷が原因の崩落事故を未然に防ぐため橋梁の補修を実施しています。また、大規模地震等においても落橋や倒壊などの大きな損傷を防ぎ、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、古い基準で設計された橋梁の桁の落下防止対策や橋脚の補強など、橋梁の耐震化を推進しています。



国道331号慶佐次橋（東村慶佐次）橋りょう補修

道路の整備

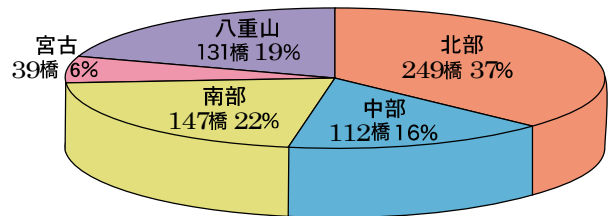
道路橋の計画的な維持管理の推進

これまでに整備された多くの道路橋では、老朽化や塩害等による劣化損傷が多く発生しており、近い将来、修繕や更新費が飛躍的に増加することが大きな課題となっています。県では、修繕・更新の優先度を考慮した「橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、予算の平準化と橋梁の長寿命化を図るため計画的な維持管理の取組を進めています。

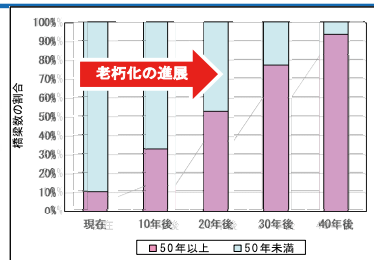


事務所別対象橋梁数

N=678橋

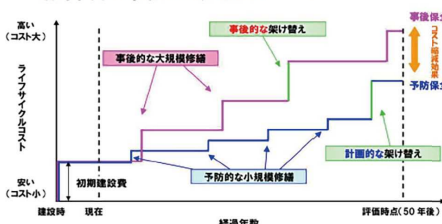


○沖縄県管理の橋梁は678橋（橋長2m以上）あり、建設後50年以上が経過する橋梁は、現時点では全体の1割程度、30年後には約53%と半数を超え近い将来、多くの橋梁に対して大規模な修繕、架け替えが必要になると予想されます。

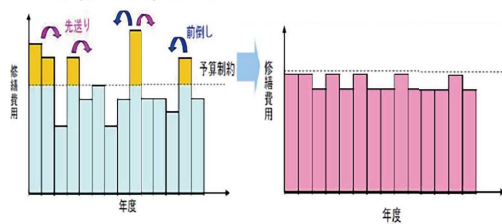


○従来の対症療法型の維持管理から予防保全型の維持管理へと移行し、橋梁の長寿命化および維持管理費用の縮減・平準化を図っています。

維持管理費用の低減イメージ



予算の平準化イメージ

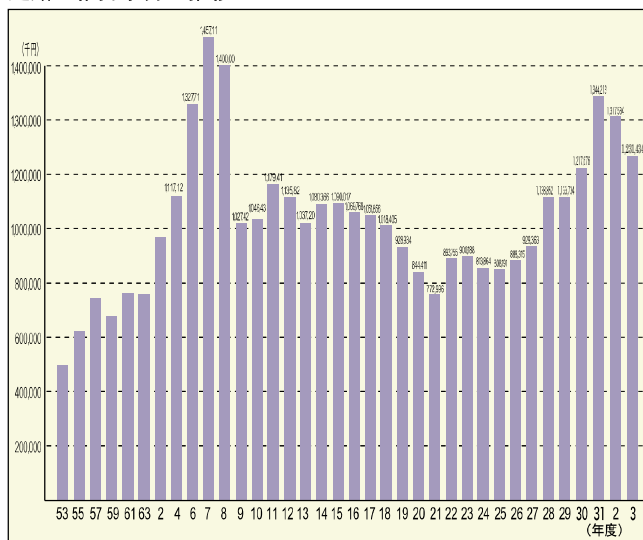


9.道路の維持管理

本県は、亜熱帯性気候の特性から、路肩、法面等の雑草の成長が著しく、また、急速なモータリゼーションの進展に伴う交通量の増大、車両の大型化によって路面の損傷が著しくなっています。このため県では、道路を常に安全で良好な状態に維持するため、道路パトロール、路肩の除草、路面の清掃、補修等を行い、歩行者の交通事故防止と車両の安全通行、道路環境の保全に日々努力しています。

近年、道路の維持予算は財政難の状況から、適正な維持管理を確保するには難しい状況にあります。そのため道路植栽等の管理において通常の除草のほか、芝やアレロパシー植物とあわせて除草剤を使用しており、良好な沿道景観形成の推進と、効率的及び効果的な雑草防除に取り組んでおります。また、地域住民の道路ボランティアを募り、それに対して県が支援・助成を行っているところです。令和2年12月現在、ボランティア数491団体、参加者数約7,500人となっております。

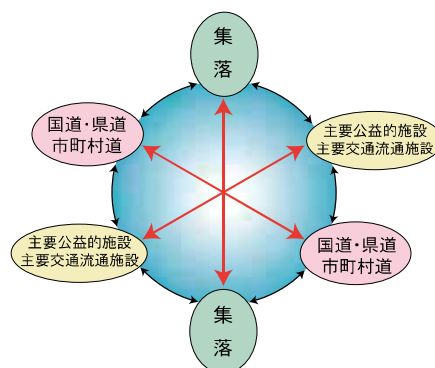
道路の維持予算の推移



10. 市町村道

私たちが住んでいる町の隅々まで行きわたっている道路で、次のような役割を担っています。

- ① 国道、県道及び市町村道を相互に連絡する道路
- ② 集落間を結ぶ道路
- ③ 空港、港湾、学校、公民館、観光地等の主要公益的施設及び主要交通流通施設の機能を効率的に発揮させる道路



市町村道事業の目的

社会資本整備総合交付金【平成22年度に創設】

- ・国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金
- ・地方公共団体が行う社会資本に関する基幹的な事業（基幹事業）のほか、関連する社会資本整備（関連事業）や基幹事業の効果を一層高める社会資本整備以外の幅広い事業（効果促進事業）を一体的に支援するための交付金

防災・安全社会資本整備交付金【平成24年度末に創設】

- ・国の平成24年度補正予算により、防災・安全分野に特化した新たな交付金として創設
- ・社会資本整備総合交付金のメニューのうちインフラの老朽化対策、事前防災・減災対策、生活空間の安全対策が本交付金に移行

沖縄振興公共投資交付金【平成24年度に創設】

- ・沖縄の実情に即してよりの確かつ効果的に施策を展開するため、沖縄振興に資する事業を県が自主的な選択に基づいて実施できる沖縄振興交付金のうち、投資的経費に対応する交付金として平成24年度に創設
- ・本交付金は、平成23年度に創設された沖縄振興自主戦略交付金を全国制度（地域自主戦略交付金）と同様に事業のメニューを拡充したことに加え、さらに沖縄独自に事業の対象範囲の拡大が図られたもの

道路メンテナンス事業費補助【令和2年度に創設】

- ・道路の老朽化対策において、点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づいて実施する道路メンテナンス事業（橋梁、トンネル等の修繕・更新・撤去等）について、計画的かつ集中的に支援

無電柱化推進事業費補助【令和2年度に創設】

- ・「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業を計画的かつ集中的に支援

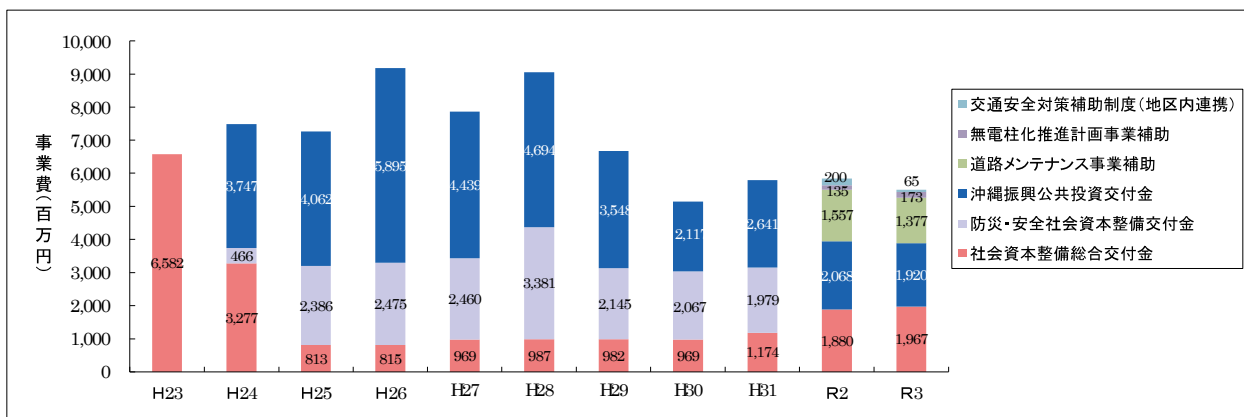
道路交通安全施設等整備事業費補助【令和2年度に創設】

- ・一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要がある交通安全対策（速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等）を支援

市町村道事業の予算推移

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度
	事業費	事業費	事業費	事業費	事業費	事業費	事業費	事業費	事業費	事業費	事業費
社会資本整備総合交付金	6,582	3,277	813	815	969	987	982	969	1,174	1,880	1,967
防災・安全社会資本整備交付金	—	466	2,386	2,475	2,460	3,381	2,145	2,067	1,979	0	0
沖縄振興公共投資交付金	—	3,747	4,062	5,895	4,439	4,694	3,548	2,117	2,641	2,068	1,920
道路メンテナンス事業費補助	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,557	1,377
無電柱化推進計画事業費補助	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	173
交通安全対策補助制度（地区内連携）	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	65
計	6,582	7,490	7,261	9,185	7,868	9,062	6,675	5,153	5,794	5,840	5,502

※ 当初予算ベース（事業費は関連事業、効果促進事業含む）



11. 離島架橋

本県は、全国でも有数の離島県で、沖縄本島をはじめ、宮古島、石垣島等49の有人島があり、離島架橋については、離島における生活環境施設及び産業関連施設の立ち遅れを是正し過疎化の防止、資源の開発の上からも県政の重要な課題になっています。

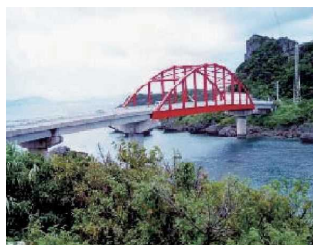
離島の産業基盤の確立、観光資源の開発、文化の交流、教育、医療、福祉の向上など地域の振興を支えています。

番号	橋名	市町村名	区間	完成年度	橋長(m)	道路種別	事業主体
1	桃原橋	うるま市	宮城島～平安座島	R1	27	県道	県
2	奥武橋	南城市	本島～奥武島	H22	93	市道	市
3	羽地奥武橋	名護市	本島～奥武島	S56	77	県道	県
4	伊計大橋	うるま市	伊計島～宮城島	S56	198	県道	市
5	瀬底大橋	本部町	瀬底島～本島	S59	762	県道	県
6	藪地大橋	うるま市	本島～藪地島	S60	193	市道	市
7	慶留間橋	座間味村	慶留間島～外地島	S63	240	村道	県(代行)
8	池間大橋	宮古島市	池間島～宮古島	H3	1425+99	県道	県
9	屋我地大橋	名護市	奥武島～屋我地島	H4	300	県道	県
10	来間大橋	宮古島市	宮古島～来間島	H6	1690	市道	県
11	宮城橋	大宜味村	宮城島～本島	H7	100	国道	国
12	浜比嘉大橋	うるま市	浜比嘉島～平安座島	H8	900	県道	県
13	奥武橋	久米島町	久米島～奥武島	H8	170	農道	県
14	世開橋	うるま市	平安座島～本島	H9	96	県道	県
15	平安座海中大橋	うるま市	平安座島～本島	H9	280	県道	県
16	塩屋大橋	大宜味村	本島～宮城島	H10	360	国道	国
17	阿嘉大橋	座間味村	阿嘉島～慶留間島	H10	530	村道	県(代行)
18	野甫大橋	伊平屋村	伊平屋島～野甫島	H15	320	県道	県
19	古宇利大橋	今帰仁村～名護市	古宇利島～屋我地	H16	1960	県道	県
20	ワルミ大橋	名護市～今帰仁村	屋我地島～本島	H22	315	県道	県
21	伊良部大橋	宮古島市	宮古島～伊良部島	H26	3540	県道	県
22	乗瀬橋	宮古島市	伊良部島～下地島	H30	117	県道	県



※ 池間大橋の橋長は本橋+開口部橋梁で表示

主な離島架橋の写真



いけい
伊計大橋 ④



せそこ
瀬底大橋 ⑤



いけま
池間大橋 ⑧



やがじ
屋我地大橋 ⑨



くま
来間大橋 ⑩



はまひが
浜比嘉大橋 ⑫



へんざかいゆう
平安座海中大橋 ⑮



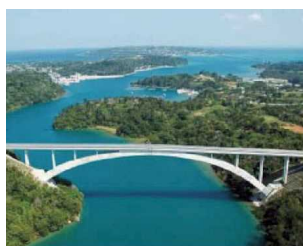
あか
阿嘉大橋 ⑰



のほ
野甫大橋 ⑱



こうり
古宇利大橋 ⑲



ワルミ大橋 ⑳



いらぶ
伊良部大橋 ㉑

12. 沖縄都市モノレール

交通渋滞を緩和し、健全な都市機能の維持、発展を図るため、定時定速性を確保できる沖縄都市モノレールは、平成15年8月に那覇空港駅から首里駅までの区間、令和元年10月に首里駅からだこ浦西駅までの延長区間が開業し、県民、観光客の足として定着しています。

令和元年度までは、1日平均乗客数が8年連続で過去最高を記録しており、今後も輸送力の増強や他の交通機関との結節機能の充実を図り、更なる需要喚起を行います。

現在は、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗客数が減少しているものの、既存区間の開業10年目を以ては確実に需要が伸びてきた実績を踏まえ、新型コロナウイルス感染症収束後には、那覇空港第2滑走路の供用開始と相まって需要回復が見込まれることから、沖縄都市モノレール利用者のさらなる増加に対応するため、沖縄都市モノレールの輸送力増強に向け車両の3両編成化に取り組んでいます。

路線図
モノレール



道路の整備

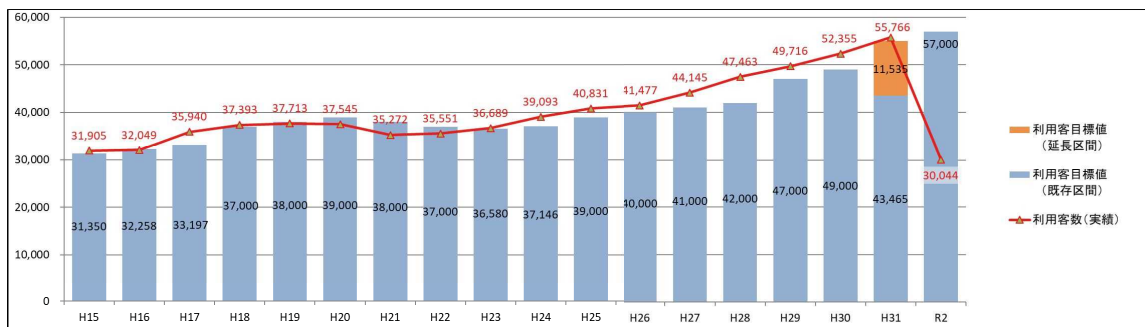
【概要】

- 区 間 那覇市鏡水（那覇空港）～浦添委前田
（建設キロ 17.2km 営業キロ 17.0km）
- 構 造 跨座型：台風襲来地域のため絶えず塩害の恐れのあることから、コンクリートを主体とした跨座型に決定
- 駅 数 19 駅（平均駅間距離 0.94km）
- 開 業 那覇空港駅～首里駅間 平成15年8月10日
首里駅～だこ浦西駅間 令和元年10月1日

【運転計画】

- 営業時間 午前5時48分～午後11時57分
- 運転間隔 ピーク時(7:30～8:30) 4分～6分間隔
早朝深夜(6:00～7:00) 12分～15分間隔
(22:00～23:30)
その他の時間帯 6分～12分間隔
- 所要時間 片道約37分
- 車両編成 1編成(2両) 定員165名(新造車両170名)
- 評定速度 約28km/h
- 最高速度 約65km/h

沖縄都市モノレール1日平均利用客数の推移



関連事業

- パークアンドライド(P&R)駐車場の整備
- てだこ浦西駅(最終駅)と沖縄自動車道とを接続するためのインターチェンジの整備

- 中北部地域を含めた定時性の公共交通ネットワークの形成を図る。
- 自動車から公共交通への転換を図る。



他の交通機関と結節機能の充実

道路の整備

■ 高速バスとゆいレールで中北部の方々の移動時間も短縮できる

ゆいレール沿線の方はもちろん、高速バスとゆいレールを効果的に利用することで、中北部の方々の移動の時間も短縮され時間を有効に活用できるようになります。



■ まちづくりの推進が期待されるとともに、新たな観光回遊ルートが地域の発展に寄与し、沖縄観光の魅力も向上する

ゆいレールの延長部沿線では開発が進められているが、ゆいレールが開通することで沿線の利便性が更に向上し、まちづくりが推進されることが期待されます。

また、観光客が利用しやすいようにゆいレールを沖縄自動車道まで延長することで、観光客のゆいレールの利用が期待されます。これにより新たな観光回遊ルートができ、地域の発展に寄与するとともに、地域の新たな発展が沖縄観光の魅力の向上につながることを期待されます。

■ 人にやさしく、地球環境にもやさしい。地球温暖化の抑制にも寄与する

ゆいレールの駅には、エレベーターやエスカレーターが設置され、高齢者・障がい者・子どもたちまで、安全で快適な交通サービスが提供されます。

自動車利用からゆいレール利用に転換することにより、自動車のCO2排出量が削減される。その削減量は、奥武山公園のおよそ40個分※の面積の森林が1年間に吸収する量に相当します。

※国土交通省低炭素都市づくりガイドライン(案)より、「全域で間伐更新や補植などの管理が行われていない場合」のCO2の吸収係数を使用し試算しました。